

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27  
de octubre  
de 2012

## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

• SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

### INTRODUCCIÓN

Antonio Palacios Ramilo (Porriño, 1874 - Madrid, 1945), es considerado uno de los arquitectos españoles más importantes e influyentes de la primera mitad del siglo XX. Tal y como indica Pérez Rojas, Palacios se erigió, a comienzos del siglo pasado, como figura emblemática de aquellos tiempos de gran renovación, en un momento cultural sumamente crítico, oscilante y reflexivo.<sup>1</sup> El arquitecto que hoy conocemos como “Constructor de Madrid”,<sup>2</sup> es autor de algunas de las más significativas obras del Madrid moderno, entre otras: el Palacio de Comunicaciones (1904-1919), el Hospital de Maudes (1808-1916), el Banco Español del Río de la Plata (1910-1918), y el Círculo de Bellas Artes (1919-1926).

Pero Antonio Palacios también es autor de otro tipo de arquitectura mucho menos conocida. En colaboración con el ingeniero Carlos Mendoza (miembro fundador de la sociedad Mengemor, impulsora de la ejecución de un conjunto de presas en la cuenca del Guadalquivir), construyó varios edificios de carácter industrial, como son la Central Hidroeléctrica de Mengíbar (1914-1916, en Jaén), y el Metro de Madrid (estaciones, accesos, cocheras, subestaciones...).

Esta comunicación se realiza en el marco de las investigaciones que estoy llevando a cabo para mi tesis doctoral, incluida en el Programa de Doctorado en Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid. Analizaremos comparativamente el modo de intervención de Palacios en la arquitectura industrial dentro del tejido urbano respecto a otras intervenciones suyas aisladas, como es el caso de las centrales hidroeléctricas de Mengíbar y Tambre. También examinaremos los puntos de conexión y divergencia entre la obra de Palacios y estos edificios de carácter industrial. Estudiaremos el estado en que se encuentra actualmente este patrimonio industrial, distinguiendo entre los casos en los que ha habido una intervención restauradora (de especial interés es el caso de la Nave de Motores de Pacífico, antigua subestación eléctrica que proporcionaba energía a la red de Metro y que actualmente, tras una profunda rehabilitación, muestra en

su interior musealizado no sólo la envolvente arquitectónica, sino también toda la maquinaria original de turbinas y alternadores), los que están en desuso (subestaciones de Quevedo y Salamanca...) y los elementos que ya han desaparecido (templetes de Sol y Gran Vía). Por último, también compararemos estos ejemplos con otros edificios industriales de Palacios, como la central hidroeléctrica de Mengíbar, o los talleres del ICAI en Madrid.

A continuación procedemos al análisis de los elementos a estudiar.

### METRO DE MADRID

Antonio Palacios comenzó su carrera profesional junto a Joaquín Otamendi Machimbarrena, compañero suyo de la carrera. Su hermano, Miguel Otamendi, fundó en 1917, junto a los también ingenieros Carlos Mendoza y Antonio González Echarte (quienes ya habían colaborado con Mengemor), la Compañía Metropolitana Alfonso XIII. Esta empresa se creó con el firme propósito de dotar a Madrid de un ferrocarril metropolitano subterráneo que descongestionase el tráfico en superficie de una ciudad en aquellos momentos colapsada.

Antes del proyecto definitivo de Mendoza, Echarte y Otamendi hubo varios intentos fallidos con distintas propuestas que por unos u otros motivos no llegaron a cuajar (El proyecto radial de García Faria de 1892 y la propuesta de Manuel Becerra, de 1898, redactada por encargo de Arturo Soria para unir la Puerta del Sol y la Ciudad Lineal).<sup>3</sup>

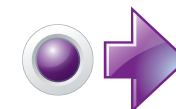
Mendoza había estado en París y había visto todo lo que de interesante tenía este nuevo medio de transporte. Con este referente y el de otras capitales (Londres, Nueva York, Chicago, Viena...), elaboró unas estimaciones, en cuanto a la capacidad de transporte de viajeros del metro y el ahorro en tiempo de traslado que la mayor velocidad que se conseguiría por este medio supondría, y los resultados le impulsaron a poner en marcha la idea.<sup>4</sup> Al igual que en los casos de París (Héctor Guimard) y Viena (Otto Wagner), donde el diseño era fruto de la mano de arquitectos de reconocido prestigio, los artífices del proyecto madrileño quisieron contar con el arquitecto que en aquel momento estaba construyendo los edificios más emblemáticos de la capital.

1. PÉREZ ROJAS, Francisco Javier: “Antonio Palacios y Joaquín Otamendi”, Ayuntamiento de Madrid (ed.), Arquitectura madrileña de la primera mitad del siglo XX. Madrid; 1987, pp. 93-175

2. Con motivo de la conmemoración de los 75 años del Círculo de Bellas Artes de Madrid se organizó una Exposición celebrada entre noviembre 2001 y enero 2002 sobre la obra de Antonio Palacios, fruto de la cual se publicó: ARMERO, Jacobo y Gonzalo ARMERO (Comisarios de la exposición): Antonio Palacios, constructor de Madrid. Madrid; La Librería, 2001.

3. El Proyecto de Pedro García Faria puede consultarse en los Expedientes de Ferrocarriles del Archivo General de la Administración de 1892, Caja 24/12553. El proyecto de Manuel Becerra se encuentra descrito en: MAURE RUBIO, Miguel Ángel: La Ciudad Lineal de Arturo Soria. Madrid; COAM, 1991.

4. GÓMEZ-SANTOS, Marino: El metro de Madrid: medio siglo al servicio de la ciudad 1919-1969. Madrid; Escélicer, 1969, pp. 28-29



## Inicio

## Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

## Cádiz

25, 26 y 27  
de octubre  
de 2012

## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

● SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

En 1917 Palacios es nombrado arquitecto oficial de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII y se encarga no sólo del diseño de las estaciones, bocas y templete del metro de Madrid, sino también de todos los edificios auxiliares repartidos por la ciudad que la red subterránea va a necesitar como apoyo para su funcionamiento, entre los que destacan las centrales y subestaciones eléctricas.

Uno de los principales problemas a los que se tuvo que enfrentar Antonio Palacios a la hora de proyectar las estaciones fue cómo hacer atractivos espacios subterráneos sin iluminación natural. El primer paso fue hacer los vestíbulos amplios y a la menor profundidad posible para que pudieran estar iluminados cenitalmente. El segundo punto clave fue, tal como comenta Antonio Perla, “el empleo de forma exhaustiva de la azulejería en absolutamente todos los espacios y recovecos [...], fue la clave para lograr la luminosidad de los mismos”.<sup>5</sup> Se alicatan paredes y techos con dos tipos de azulejo; uno blanco de formato rectangular biselado que se emplea como elemento de cubrición general y otro decorativo empleado de manera selectiva para significar los elementos en los cuales se dispone. El azulejo blanco procedente de Onda, se coloca de distintas maneras según el paramento y el lugar en el que esté, así encontramos diferentes disposiciones según se trate de un pasillo de circulación, un vestíbulo o un andén.

El empleo de la cerámica decorativa se reserva para dar suntuosidad a los vestíbulos y embellecer los andenes, en los recercados de los anuncios publicitarios y en las embocaduras de túneles y pasillos. Se utilizaron cerámicas sevillanas en reflejo de cobre y oro, recercados en tonos verdes con azulejos decorados con motivos vegetales y artesonados y altorrelieves con escudos de las provincias españolas en los vestíbulos de las estaciones de mayor relevancia. Se buscaba la singularidad, así lo explicaba Miguel Otamendi: “Se ha cuidado de no caer en el defecto de la mayoría de los metropolitanos extranjeros, en los que adoptado un

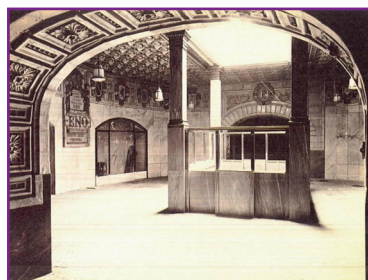


Imagen 1: Vestíbulo de la Estación de Sol, años veinte Fuente: Archivo de Metro

tipo de estación y de vestíbulo de ingreso, pobremente decorado, se repite incesantemente...”<sup>6</sup> Imagen 1.

La ejecución de la red se hace lo más superficial posible para que las estaciones se hallen a poca profundidad y así los accesos a las mismas resulten cómodos. No obstante, hay dos excepciones a esta regla, las estaciones de la Puerta del Sol y la de Gran Vía, a las cuales se accede por sendos templete de ascensores.

A diferencia de lo que sucede en otros metros, como es el caso de Londres (donde muchos accesos se encuentran dentro de edificios ya existentes), los templete se conciben como elementos exentos en el entorno urbano y pasan a convertirse en la mejor carta de presentación posible para el entramado subterráneo al que dan entrada.

En el caso de Sol, la localización era determinante, pues se trataba del punto más céntrico del centro de la capital. Su ubicación exacta fue motivo de numerosas desavenencias con el Ayuntamiento y pese a que se llegó a un acuerdo final terminó siendo desmantelado en 1934, tan sólo 15 años después, con el pretexto de que entorpecía el tráfico de la plaza como única justificación.<sup>7</sup>

Si bien la imagen final que tuvo el templete resultó ser más moderna y cosmopolita que la de Gran Vía, hay que tener en cuenta que esa no fue la idea inicial. En el proyecto original aparecen dos grandes farolas decorativas flanqueando el templete y un gran frente de coronación en la parte superior que nunca llegaron a materializarse. Salvo un pequeño zócalo de granito, está íntegramente construido en metal y vidrio.

El empleo de la marquesina volada nos recuerda a las proyectadas por Guimard en París.<sup>8</sup> Si bien en ambos casos la ligereza del elemento dota al resultado de una gran audacia en el empleo del vidrio, la de Palacios posee un aire de modernidad del que carece su homólogo parisino.

Por otro lado, el templete de la Red de San Luis estuvo en pie durante mucho más tiempo, hasta finales de los años 60.<sup>9</sup> Su disposición respecto al entorno urbano es decididamente barroca, ya que se encuentra en la confluencia entre el eje de la Gran Vía y el final de la calle Montera. En un dibujo

5. PERLA, Antonio: “Antonio Palacios y la cerámica: luz y color en la arquitectura”. ARMERO, Jacobo op.cit., pp. 289-300

6. OTAMENDI, Miguel: El ferrocarril metropolitano de Madrid: Metro Años 1917-1944. Madrid; Compañía Metropolitana de Madrid, 1945.

7. Real Orden de 9 de agosto de 1917. Archivo de la Villa de Madrid.

8. FERRÉ, Felipe y Maurice RHEIMS: Hector Guimard. Nueva York; Harry N. Abrams, 1985.

9. MOYA, Aurora: Metro de Madrid 1919-1989. Setenta años de historia. Madrid; Metro de Madrid, 1990.



## Inicio

## Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

## Cádiz

25, 26 y 27  
de octubre  
de 2012

## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

• SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

del propio Palacios de 1918 podemos ver reflejado el interés del arquitecto por la arquitectura de su propio kiosco y la del entorno urbano que lo rodea, ya que todo está dibujado con un exquisito grado de detalle. La marquesina es de un evidente corte monumental, y fue claramente concebida como una gran entrada que bien podría ser el acceso a un imponente edificio.

Aquí podemos ver al Palacios más clásico, heredero del eclecticismo historicista, más cercano a la obra de Otto Wagner en Viena. En la fachada que presenta como final del eje de la calle plantea una rotunda y pesada imagen de grandes bloques de granito que conforman un gran arco coronado por un escudo y un enorme frontispicio con la palabra “metro” custodiada por dos leones.<sup>10</sup> Una imagen radicalmente opuesta es la que ofrece el templete hacia la Gran Vía. Una gran marquesina volada sobre el volumen de acceso domina todo el frente. El granito desaparece y sólo el vidrio y el metal conforman el conjunto. Inicialmente es en esta fachada desde donde se proyectó la entrada, el otro gran arco no era más que un paramento ciego donde se planteó representar un plano de la red de metro. Con el tiempo ambas fachadas fueron practicables llegándose a segregar la entrada por la Gran Vía y la salida por la calle Montera.

Tras su desmantelamiento la obra de granito fue trasladada a Porriño, perdiéndose toda la cerrajería y la marquesina y quedando totalmente descontextualizado. Imagen 2. La idea de recuperación de este templete ha sido barajada en varias ocasiones desde entonces, si bien nunca ha llegado a materializarse.

Por otro lado, en el diseño de las bocas se buscó la sencillez y la funcionalidad. Se plantearon dos tipos de balastradas: de granito y de barandilla de hierro. Ambas responden a líneas geométricas parecidas pero aplicadas al material del que están hechas. Si bien es cierto, en los dibujos iniciales la balastrada de granito era totalmente maciza, aún más másica de como finalmente se ejecutó. La imagen de las bocas de acceso se completaba en todos los casos con las farolas identificativas del metro. Éstas mostraban el logotipo de metro y disponían de iluminación. Aunque estos elementos eran un evidente reclamo, no han perdurado hasta nuestros días, no obstante, este tipo de bocas, que carecen de cubrición, poseen una importante pieza

en el suelo al comienzo de las escaleras que, a modo de umbral, nos invita a entrar en el suburbano, y sin embargo, este otro elemento sí sigue manteniéndose hoy día, en muchos casos a modo de escalón respecto a la acera.

En la repetición del modelo se fundamentaba el éxito corporativo. Imagen 2. Las bocas pasan a ser hitos referenciadores en torno a los que construimos nuestra imagen espacial de la ciudad, nos orientamos gracias a ellas ya que a través del metro somos capaces de abarcar distancias en periodos de tiempo que de otro modo no serían aprehensibles.

En cuanto a los edificios auxiliares, en este apartado se engloban los Ta-



Imagen 2: Restos del templete de la Red de San Luis situados en un parque público en las afueras de Porriño y Boca de acceso con balastrada de granito a la estación de Progreso, hoy Tirso de Molina (línea 1, 1919)

lleres y Cocheros (Cuatro Caminos y Ventas), donde se reparaba y almacenaba el material móvil, y el conjunto de edificios destinados a la producción y suministro de la energía eléctrica necesaria para poner en funcionamiento todas las instalaciones de la red. (Central térmica de Pacífico y Subestaciones de Quevedo y Salamanca).

Las cocheros de Ventas (1924) han sido remodeladas y hoy en día no queda nada de la construcción original. En el caso de las de Cuatro Caminos (1919), están pendientes de la ejecución del proyecto planteado para el APR. 07.02-M, en el que se pretende enterrar las cocheros eliminando toda

10. “Palacios fue un creador de poderoso temperamento, que encontraba siempre resquicios para la monumentalidad, aunque el edificio a construir fuera de tan reducida escala como el pabellón de ascensores del Metro, en la madrileña Red de San Luis” en GARCÍA-GUTIÉRREZ MOSTEIRO, Javier: “Madrid metrópolis. Antonio Palacios, arquitectura y alegoría de ciudad.” Arquitectura Viva, noviembre-diciembre 2001, pp. 80-81





## Inicio

## Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

## Cádiz

25, 26 y 27  
de octubre  
de 2012

## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

• SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

la infraestructura en superficie que pasaría a ser sustituida por edificios de viviendas y una zona verde.

Se construyeron dos Subestaciones, una en el barrio Salamanca (1923), en la calle Castelló y otra en el barrio Quevedo (1926), en la calle Olid. La primera se inserta en el tejido urbano del Ensanche en una parcela entre medianeras, y asume la apariencia de un bloque más de viviendas, con la misma dignidad que sus construcciones vecinas. Por tratarse de un edificio en altura y por la composición de huecos y el tratamiento de los volúmenes se corresponde a una tipología residencial más que a una industrial. En este caso el uso real queda enmascarado por una fachada que resulta equívoca.

Por otro lado, la Subestación de Quevedo responde claramente a la tipología de nave industrial. Se desarrolla en una parcela entre medianeras que fruto de una ampliación terminó teniendo frente a dos calles. En ambos casos se atiende a criterios funcionales y eficaces, grandes huecos y escasa ornamentación. Aun así, la fachada del edificio original está mucho más elaborada que la de la ampliación (1929) y combina de manera muy acertada un zócalo de piedra, jambas de ladrillo visto en el recercado de huecos y revoco en el resto.

El conjunto de edificios auxiliares construido en Pacífico, contaba con una gran nave de 43 m. de longitud (Nave de motores, 1923) que albergaba tres grupos de motores Diesel y que dotó de cierta autonomía energética al Metro. Imagen 3. Junto a esta nave se construye el edificio de la Subestación, que años más tarde sería derribado y sustituido por otro totalmente ajeno al resto.<sup>11</sup> Además de estas construcciones de carácter industrial se levantaron unas oficinas y una vivienda para el personal encargado. A excepción de este último, que responde claramente al tipo residencial, el resto de volúmenes articulan lenguajes industriales empleados por Palacios en otros proyectos (Talleres del ICAI, Central hidroeléctrica de Mengíbar...). Por último, destaca el tratamiento de los interiores, en donde aplica la misma combinación ya utilizada en el metro: azulejería blanca con recercados iridiscentes. Con el empleo de estos materiales Palacios incorpora estos edificios auxiliares como un elemento más en la red de metro.

11. Tanto el proyecto de derribo (AGA caja 5.357) como el proyecto de construcción de nueva planta fueron presentados por el arquitecto Julián Otamendi Machimbarrena (AGA caja 6.948): Memoria Histórica para el proyecto de Rehabilitación de la Antigua Central Eléctrica de Pacífico, talleres y oficinas del Metro de Madrid, Fundación COAM, Servicio Histórico COAM, 2006.



Imagen 3: Nave de motores en Pacífico Fuente: Memoria Histórica para el proyecto de Rehabilitación de la Antigua Central Eléctrica de Pacífico, Servicio Histórico COAM, 2006.

### CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DE MENGÍBAR Y TAMBRE

Estamos ante uno de los primeros ejemplos de la participación de un arquitecto en una obra industrial hidráulica. Antonio Palacios intervino en la Central hidroeléctrica de Mengíbar (Jaén), sobre el río Guadalquivir, a raíz de su relación con la empresa Mengemor, creada como oficina técnica en 1898 y dirigida por tres Ingenieros: Carlos Mendoza, Antonio González Echarte y Alfredo Moreno. La instalación aprovecha los 8 m. de desnivel en una central a pie de presa.<sup>12</sup> Ambos elementos, central y presa, fueron construidos entre 1913 y 1916 y constituyen el primer caso de compuertas móviles realizado en España.<sup>13</sup> Con este sistema se consigue regular el cauce del río controlando su caudal y evitando en gran medida la posibilidad de desbordamientos y riadas.

En Mengíbar el edificio se concibe alineado con el conjunto de compuer-

12. COMPAÑÍA SEVILLANA DE ELECTRICIDAD (ed.): Relación de Estudios y Proyectos Hidroeléctricos, 1982, pp. 53-56

13. AGUILÓ, Miguel: La enjundia de las presas españolas. Madrid; ACS, 2005, p. 204



## Inicio

## Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

## Cádiz

25, 26 y 27  
de octubre  
de 2012

## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

● SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

tas de la presa. Éstas se encuentran enmarcadas por unos grandes pilonos troncocónicos y la central se proyecta como prolongación de esta serie generándose una composición perfectamente equilibrada. Esta arquitectura industrial es heredera del clasicismo moderno y de los docks londinenses. El ritmo estructural modula la fachada y cada paño es a su vez subdividido en dos y tres partes que resaltan la verticalidad de los huecos, manifestando en fachada la gran altura del espacio interior y su carácter industrial. La decoración es de líneas limpias y armoniza con la configuración del conjunto. Se potencia el volumen de las esquinas y los machones de los parteluces con la ejecución de los mismos con fábrica regular de sillares de piedra, realizándose los entrepaños con mampostería concertada.

El edificio es de planta totalmente rectangular, formado por dos piezas alineadas, una con varias alturas y de mayor volumen y otra, de mayor desarrollo longitudinal y de altura inferior. Cada uno de ellos se cubre con cubierta a dos aguas, la cual no trasciende a la imagen exterior del edificio ya que queda oculta, en las fachadas longitudinales tras los petos de cornisa y en los testeros por la propia fachada, la cual se eleva hasta la línea de cumbrera.

En origen, la central fue concebida y construida como dos volúmenes, el de oficinas, con dos alturas, y la nave de turbinas, ambas con entradas separadas, una en el frente principal y la otra en el lateral. Sin embargo, en 1963, se eliminó la puerta lateral y las dos alturas de la sala de mandos, de tal manera que actualmente el espacio interior es único, diáfano, luminoso y fluido, aunque por el contrario ha dejado de entenderse por qué una de las piezas es sensiblemente más alta que la otra.

El interior de la sala de alternadores sorprende por lo iluminado que está, la entrada de luz natural es muy potente y es que este hecho no resulta habitual en este tipo de construcciones. La generosidad de los huecos de fachada tiene su recompensa en el resultado de unos interiores muy agradables. Al hecho de que los huecos son de grandes dimensiones, hasta tal punto que llegan a prolongarse por encima del puente grúa, se añade que éstos existan en todos los paramentos.

Al igual que en otros muchos casos de este tipo, han tenido lugar muchos cambios y modificaciones. Los suelos eran de cantos rodados formando dibujos pero actualmente este hermoso trabajo queda oculto tras una capa de cemento que lo ha recubierto todo. Las paredes estuvieron en su tiempo alicatadas hasta cierta altura con plaquetas cerámicas decorativas. No nos extrañaría haber encontrado azulejos en tonos azules con iridiscencias doradas como los que se emplearon en las estaciones del metro o en la Nave de Motores o, incluso como referencia más cercana a la tipología arquitectóni-

ca a la que estamos tratando, como aún se pueden encontrar en la Central de Alcalá del Río, diseñada por Casto Fernández Shaw (discípulo de Antonio Palacios) y construida también por Mengemor. Por tanto, es comprensible que, ya fuera por uno u otro motivo, se emplearan los mismos materiales decorativos en el metro de Madrid que ya se habían utilizado anteriormente en la central de Mengíbar.

En los años 60 se cambió el sistema de producción por turbinas inundadas, de modo que las salas destinadas al mantenimiento y acceso a las mismas fueron desmanteladas, (antes había un nivel por debajo de la cota de la planta de alternadores que ahora ya no existe y que correspondía con las turbinas). Por eso, en la fachada aguas abajo, se pueden ver unas ventanas circulares cegadas que antes servían para iluminar ese nivel ahora perdido. El suelo de la sala de alternadores es por tanto totalmente nuevo.

Por último, con el cambio de puente grúa, en las fachadas longitudinales se añadieron unos refuerzos al mismo sin tener en cuenta la disposición de los huecos y ahora hay que lamentar que no se pensara en su momento la adaptación de esta estructura de apoyo al edificio original.

Como elemento singular y totalmente protagonista del interior de la sala de alternadores encontramos junto a la fachada lateral del lado de la presa una escalera de caracol de fundición que permite acceder a la pasarela de mantenimiento situada a la cota superior de los pilonos de la presa.

Hay también una placa conmemorativa que reza "S.M. el Rey Don Alfonso XIII Q.D.G. inauguró esta central el día 30 de noviembre del año 1916". Posteriormente, en 1924, Palacios tuvo la ocasión de trabajar para la Sociedad Gallega de Electricidad en la construcción de otra central hidroeléctrica, la del Tambre (Noia, A Coruña), con un resultado bien distinto al anterior.



Imagen 4: Fachada aguas abajo de la central hidroeléctrica de Mengíbar (Jaén)

En este caso la central no tiene una presa asociada y se integra en el paisaje como una especie de capilla neo-románica o castillo medieval. Responde más a la imagen de una tipología arquitectónica propia del culto religioso que a las funciones inherentes a un edificio industrial. La decoración es recargada y se concentra en cornisas, encintado de huecos y remates de esquinas. Actualmente ha perdido el uso original y ha sido transformado en hotel.



## Inicio

## Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

## Cádiz

25, 26 y 27  
de octubre  
de 2012

## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

• SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

### TALLERES DEL ICAI EN MADRID

Este edificio situado en la calle Alberto Aguilera, en pleno centro de Madrid, continúa en la línea de edificios industriales seguida por Palacios en el Metro de Madrid y la central de Mengíbar, construyendo así unas naves diáfanas donde la luz entra por unos altos ventanales subdivididos en tres paños, de tal manera que los machones entre huecos constituyen un ritmo que evidencia la estructura interior de hormigón.

Este edificio ha sufrido profundas remodelaciones, de tal manera que actualmente solo se conservan dos fachadas que perviven como cáscara en cuyo interior se ha perdido completamente la configuración original.

Las naves de los talleres se iluminan cenitalmente por lucernarios corridos situados entre las cubiertas dispuestas en diente de sierra, y como ya había hecho antes Palacios en Mengíbar, por ejemplo, oculta la cubierta tras los petos de cornisa. En este caso el remate reproduce una balaustrada muy elaborada en la que se incorporan unos motivos esféricos como coronación de los machones que van ritmando la composición de la fachada.

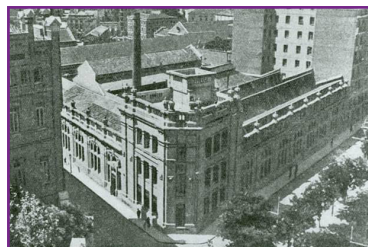


Imagen 5. Vista del conjunto de los Talleres del ICAI en la confluencia entre las calles Alberto Aguilera y Sta. Cruz de Marcenado Fuente: Archivo del ICAI

### CONCLUSIONES

Tras el análisis de los ejemplos estudiados resulta evidente que cada caso corresponde inequívocamente al lugar en el que se localiza y al programa que desarrolla. Palacios no acomete del mismo modo todos estos edificios, cada uno es pensado y diseñado atendiendo a las necesidades planteadas y a los condicionantes existentes. No obstante, sí podemos hablar de una misma manera de hacer, un mismo modo de enfrentarse al problema. Todos estos ejemplos de patrimonio industrial transmiten una misma línea de pensamiento.

Palacios no pretende proponer un prototipo estándar que le sirva como modelo de arquitectura industrial, cada uno de sus edificios se adapta en todos los sentidos al proyecto al cual sirve. Encontramos una subestación que bien podría ser un bloque de viviendas del barrio Salamanca, una nave con un sobrio frente a calle de ornamentación esquemática en Quevedo o un templete en la estación de Sol que bien podría darse la mano con las obras

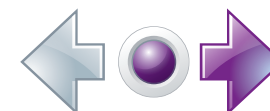
de acero y vidrio de Mies van der Rohe.

Encontramos siempre una impronta de clasicismo, acusada de un modo u otro, ya sea en el uso de los arcos rebajados, de la estructura marcada en fachada mediante machones apilastrados, de los huecos geminados, de las marcadas líneas de cornisa o de la abstracción de los órdenes clásicos. Antonio Palacios reinterpreta estos elementos y utiliza este lenguaje compositivo revisado, el cual da a sus obras una estética coherente de líneas clásicas.

Si comparamos las fachadas de los Talleres del ICAI y de la Subestación de Quevedo observamos numerosos elementos comunes. Además de ser ambas construcciones de una única altura la composición de la fachada se resuelve utilizando el mismo recurso; la subdivisión del frente en distintos paños que reflejan el sistema estructural del interior. Estas nuevas “pilastras” sobresalen volumétricamente y ritman el paramento por medio de la repetición. Reproducen incluso con sus despieces las distintas partes de una columna de orden clásico, de este modo podemos distinguir basa, fuste y capitel. Entre machones se disponen en ambos casos arcos rebajados de tipo carpanel con las claves remarcadas por piezas singulares. De especial interés es el remate superior; se convierte en protagonista como elemento de atado. En los dos ejemplos se remarca con un decisivo gesto la línea de cornisa por medio del empleo de piezas continuas que al igual que las pilastras sobresalen notoriamente del plano base. Éstas conjuntamente con el peto superior (ciego en el caso de Quevedo y permeable a modo de balaustrada en el caso del ICAI) conforman un entablamento de coronación a la fachada.

En lo referente a los materiales empleados resulta muy curiosa la inversión de los mismos. Si bien en la subestación son las pilastras las que están ejecutadas en ladrillo visto, en el ICAI están realizadas en piedra, mientras que en este caso son los arcos los que se construyen con ladrillo visto siendo en Quevedo de revoco, el cual podemos asimilar a la imagen que da la piedra.

Otro binomio a comparar son la Central de Mengíbar y la Nave de Motores de Pacífico. Ambos conjuntos repiten elementos ya mencionados en los dos casos anteriores; los dos trascienden la estructura hacia la fachada y reinterpretan elementos de orden clásico. Los dos se asemejan en el tipo de encargo por desarrollar un amplio programa y alcanzar grandes dimensiones, y aunque Mengíbar está en plena naturaleza, la Nave de Motores en su día estuvo situada en los alrededores no consolidados de la ciudad de Madrid, aunque nos cueste creerlo ya que actualmente ha quedado inmersa





## Inicio

## Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

## Cádiz

25, 26 y 27  
de octubre  
de 2012

## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

• SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

dentro del tejido urbano que la rodea.

Un importante rasgo que les es común a los dos es la acentuada verticalidad de los huecos. En Mengíbar los huecos son continuos y recorren la fachada de arriba abajo mientras que en Pacífico este efecto se consigue con la consecución en vertical de los huecos de una planta tras otra además de un rehundido continuo de estas bandas a lo largo del paramento.

Un aspecto fundamental a tener en cuenta en toda la obra de Palacios es la decoración de los interiores. Mientras que en el exterior cada ejemplo hace gala de una personalidad propia, aunque tenga puntos convergentes con otros como ya hemos visto, en los interiores se emplean muchas veces los mismos materiales.

En el metro de Madrid, Palacios propone en los vestíbulos de las estaciones unas complejas combinaciones cromáticas y decorativas. Al ver sus dibujos podríamos pensar, si no supiéramos de qué son, que se trata del vestíbulo de acceso de algún edificio público ricamente decorado. Es decir, Antonio Palacios no considera que el uso industrial de la tipología que acomete le impida emplear materiales cuidados y delicados, muy al contrario, el color y el brillo dignifican unos espacios que pasan a formar parte de la escena urbana aunque se encuentren bajo tierra.

El empleo de estos materiales se hace extensivo a otros ejemplos como la Nave de Motores o la central de Mengíbar. Siendo todas estas obras realizadas en colaboración con Carlos Mendoza y la Sociedad Mengemor nos cabe la duda de en qué medida se debía al uso intencionado de un mismo material en edificios con carácter industrial ó a la búsqueda de una imagen corporativa basada en la repetición de elementos.

Resulta especialmente interesante la intervención de Antonio Palacios en el metro, desde el punto de vista de cómo decide abordar una tipología edificatoria que además de ser industrial resultaba totalmente nueva ya no sólo en el Madrid sino en la España de comienzos de siglo.

La máxima enunciada por Herrero Marín: "Lo más actual ha de enraizarse en su ambiente y en su tradición si quiere sobrevivir y significar algo en los tiempos futuros"<sup>14</sup> es llevada a la práctica por Palacios en sus proyectos industriales, y sobre todo en su intervención en el Metropolitano de Madrid. Salvo las bocas, cuya imagen se estandariza como estrategia comercial, cada elemento diseñado pertenece al lugar en el que se inserta y es único por su modo de manifestarse en su entorno y singularizarse del resto.

Como dice Jacobo Armero: "En su formulación ante la ciudad, el metro presenta un decidido aire industrial, mientras que los materiales de mayor prestancia, los mármoles y las cerámicas se esconden bajo tierra [...] Con

el Metro, Palacios apuesta claramente por incorporar los nuevos materiales a la imagen de la ciudad"<sup>15</sup> Es destacable la capacidad de integración de materiales tradicionales y populares, como la cerámica sevillana y toledana, dentro de un entorno tecnológico totalmente nuevo. Los templete de acceso son una muestra del equilibrio conseguido por Palacios entre los lenguajes plásticos de los distintos materiales.

Actualmente, el Ayuntamiento de Madrid ha creado ANDÉN 0, un centro de interpretación con dos sedes, la Antigua estación de Chamberí (Imagen 6), y la Nave de Motores de Pacífico, ambas rehabilitadas recientemente para "acercar a los madrileños al conocimiento de la ciudad y su historia reciente".

La estación de Chamberí quedó en desuso a raíz de la ampliación en los años 60 de la dimensión longitudinal de los andenes. Pasaron de 60 m a 90 m, tanto en la estación anterior, Bilbao, como en la posterior, Iglesia. Ambas estaciones quedaron excesivamente próximas a la de Chamberí, por lo cual se decidió clausurar en su momento y gracias a esta "petrificación" temporal se ha podido recuperar hoy día tal y como se concibió en su origen. Este tipo de actuaciones resultan importantes y novedosos ejercicios de conservación del patrimonio industrial.

Es muy interesante la afirmación que hace Pérez Rojas acerca de la intervención de Palacios en el Metro, cuando dice que "le ayudó a ver la ciudad desde unos horizontes más amplios y dinámicos"<sup>16</sup>. Se arriesgó embarcándose en una empresa inédita en España y los magníficos resultados no han comenzado a ser valorados hasta hace poco.

Estamos ante un arquitecto frente al que muchos críticos y estudiosos



Imagen 6: Andén Cero (Centro de Interpretación del Metro de Madrid), estación de Chamberí.

14. HERRERO MARÍN, Ramón: "Cuatro arquitectos para un Madrid de principios de siglo", Ayuntamiento de Madrid (ed.), Arquitectura madrileña de la primera mitad del siglo XX. Madrid; 1987, pp. 1-10

15. ARMERO, Jacobo: op.cit. pp. 7

16. PÉREZ ROJAS, Francisco Javier: op.cit. pp. 125-126

17. GONZÁLEZ AMEZQUETA, Adolfo y José Ramón IGLESIAS VEIGA: Arquitecto Antonio Palacios 1874-1945 [exposición], Santiago de Compostela; Xunta de Galicia, 1998.



## La arquitectura industrial de Antonio Palacios. Estudios de casos y perspectivas de futuro.

• SUSANA OLIVARES ABENGOZAR

han invertido grandes esfuerzos en tratar de encasillarle en una corriente u otra (regionalista, eclecticista, pintoresquista, monumentalista...)¹⁷, y sería quizá más adecuado aceptarle como un profesional versátil que sabe adecuarse con admirable intuición a las exigencias de cada proyecto. Sus obras, siendo un compendio de todo esto, tienen una lectura coherente enraizada en la tradición pero con una decidida y valiente mirada hacia el futuro.

### BIBLIOGRAFÍA

- AGUILÓ, Miguel: *La enjundia de las presas españolas*. Madrid; ACS, 2005.
- ARMERO, Jacobo y Gonzalo ARMERO (Comisarios de la exposición): *Antonio Palacios, constructor de Madrid: [exposición celebrada en el Circulo de Bellas Artes de Madrid, noviembre 2001 - enero 2002]*. Madrid; La Librería, 2001.
- COMPañÍA SEVILLANA DE ELECTRICIDAD S.A. (ed.): *Relación de Estudios y Proyectos Hidroeléctricos*, 1982.
- FERRÉ, Felipe y Maurice RHEIMS: *Hector Guimard*. Nueva York; Harry N. Abrams, 1985.
- GARCÍA-GUTIÉRREZ MOSTEIRO, Javier: "Madrid metrópolis. Antonio Palacios, arquitectura y alegoría de ciudad." *Arquitectura Viva*, nov-dic 2001, pp-80-81
- GÓMEZ-SANTOS, Marino: *El metro de Madrid: medio siglo al servicio de la ciudad 1919-1969*. Madrid; Escélicer, 1969.
- GONZÁLEZ AMEZQUETA, Adolfo y José Ramón IGLESIAS VEIGA: *Arquitecto Antonio Palacios 1874-1945 [exposición]*, Santiago de Compostela; Xunta de Galicia, 1998.
- HERRERO MARÍN, Ramón: "Cuatro arquitectos para un Madrid de principios de siglo", *Ayuntamiento de Madrid (ed.), Arquitectura madrileña de la primera mitad del siglo XX*. Madrid; 1987, pp. 1-10
- MOYA, Aurora: *Metro de Madrid 1919-1989. Setenta años de historia*. Madrid; Metro de Madrid, 1990.
- OTAMENDI, Miguel: *El ferrocarril metropolitano de Madrid: Metro años 1917-1944*. Madrid; Compañía Metropolitano de Madrid, 1945.
- PÉREZ ROJAS, Francisco Javier: "Antonio Palacios y Joaquín Otamendi", *Ayuntamiento de Madrid (ed.), Arquitectura madrileña de la primera mitad del siglo XX*. Madrid; 1987, pp. 93-175

